

## **Réunion publique de Saint-Etienne – 6 juillet**

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public. Accompagné de Paul Vialatte, il revient sur les enseignements de la première partie du débat.

### **Les enseignements des réunions thématiques**

#### ***Les constats***

En premier lieu, les dix premières réunions thématiques ont montré un fort lien entre transports et aménagement du territoire. Les participants ont également fait état d'erreurs commises dans le passé (à l'exemple du tunnel sous Fourvière à Lyon) et que la politique des transports future s'attachera à ne pas renouveler. De nombreux territoires (mais pas tous) se considèrent trop dépendants du transport routier et de la voiture particulière.

Un autre point saillant des réunions thématiques est le manque de coordination souvent déploré entre collectivités territoriales et Etat. Rappelant qu'une politique de transports ne concerne pas que les grands flux, des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les directives territoriales d'aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

#### ***Les projets attendus ou rejetés***

Dans chaque région, un certain nombre de projets sont considérés comme étant prioritaires. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins génois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fait face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, les avis sont partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. La ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan semble très attendue, au contraire d'une autoroute de piémont pour laquelle aucune demande n'a été particulièrement exprimée.

#### ***Des impacts environnementaux préoccupants***

Le public tient à ce que soient pris en compte les enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardiovasculaires, les transports seraient impliqués dans 18000 morts par an. A cela s'ajoutent les questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses.

Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles ne correspondent pas aux nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Dès lors, il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. De nouvelles normes sont réclamées. Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections

phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

### ***Modifier les grands équilibres entre les modes de transports***

Le public ressent la congestion routière plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber tout la croissance du transport de marchandises.

Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis qu'aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité et fréquence sont deux impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

### ***Les infrastructures routières***

Il existe des craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable. Pour autant, les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés, les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique. C'est en ce sens que des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

A noter cependant une forte demande des élus ardéchois, qui réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

### ***Le choix de société***

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un changement de l'habitat et à son lien avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisant à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

### **Bilan et attentes de l'Etat**

Michel Badré (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable) revient en préambule sur l'augmentation prévue de 40% du trafic en 2020, chiffre qui a été fortement contesté par une partie des participants au cours des réunions précédentes. Il insiste sur le fait que ce chiffre ne traduit pas une volonté de l'Etat, mais qu'il représente au contraire une estimation raisonnable en l'état actuel des connaissances. Il s'agit bien d'une prévision et non d'une politique.

Il accepte en revanche la critique entendue au sujet des statistiques mêlant transports de marchandises et transports de voyageurs, alors qu'il s'agit là de deux éléments différents. Cette nécessaire distinction sera intégrée par l'Etat.

Les mesures soumises par l'Etat au débat sont classées en 3 thèmes :

- le report de la route vers les autres modes, ceux-ci devant alors se révéler performants et bénéficier de mesures incitatives ;
- les infrastructures routières, leur besoin et leurs limites ;
- la mobilité soutenable, recherchée au moyen de progrès technologiques et d'actions sur la demande.

### **Le report modal**

Cette orientation consensuelle a des possibilités réelles bien que limitées. Ces mesures permettraient de reporter sur le fer ou le fleuve :

- tout l'accroissement du trafic de marchandises ;
- 10 à 30% de l'accroissement du trafic de voyageurs.

### **Infrastructures routières**

Les mesures en faveur des infrastructures routières (requalification ou créations) ont un impact aussi néfaste sur l'environnement qu'il peut-être bénéfique sur la mobilité. On comprend donc que ce thème soit sujet à controverses.

### **Mobilité soutenable**

D'effet nul sur la mobilité, le progrès technologique est par contre susceptible d'avoir des résultats intéressants sur les gaz à effet de serre : une division par 2 à 2,5 est attendue.

Ce chiffre ne suffisant pas à atteindre le « facteur 4 », c'est à dire la réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre, des actions sur la demande de mobilité semblent impératives. Les possibilités dans ce domaine sont très diverses, mais il est indispensable que les mesures prises aient un fort impact.

Ces trois orientations étant définies, il reste à choisir l'importance à donner à chacune d'entre elles. L'objectif est de répondre à des problématiques différentes selon les territoires en élaborant une politique concertée.

## Echanges avec le public

**Jean-Louis Gagnaire, Vice-président du Conseil régional Rhône-Alpes**, défend, d'une part, l'idée d'un itinéraire alternatif à la vallée du Rhône, passant par le département de la Loire. Il déclare que la population du département est majoritairement favorable à une infrastructure nouvelle.

D'autre part, l'étalement urbain doit être combattu afin de mieux maîtriser la mobilité, mais cela passe par une meilleure maîtrise du foncier par les collectivités.

Enfin, le report modal est en butte aux problèmes de financement.

**Bruno Barriquand, élu Vert à Mably**, s'inscrit en faux contre le besoin d'une infrastructure routière nouvelle dans la Loire, qui ne correspond pas à un objectif de développement durable. Au contraire, l'amélioration du transport ferroviaire doit se poursuivre.

**Gérard Leras, Président de la commission Transports du Conseil régional Rhône-Alpes**, signale que la liaison ferroviaire Saint-Etienne – Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est tout à fait compatible avec le projet actuel de contournement ferroviaire de Lyon.

**Huguette Bruyas (Sauvegarde des coteaux du Jarez)** pense que la route n'est pas une solution d'avenir, et que la population de la Loire n'est pas favorable à une autoroute nouvelle, qui de plus n'inciterait pas les habitants à changer de comportement.

**Christophe Collard** rappelle le grand nombre de morts dus à la pollution atmosphérique. Il souhaite que les entreprises favorisent les transports alternatifs à la route pour leurs salariés. Par ailleurs, l'autoroute A45 telle qu'elle est promue par la CCI de la Loire ne résoudra en aucun cas les problèmes d'encombrement.

**Catherine Herbertz, Conseillère régionale Verts**, considère que les infrastructures routières nouvelles représentent une solution d'ores et déjà dépassée au regard des enjeux actuels.

**Gabriel Exbrayat (Améliorer les déplacements et les transports en Loire-sud)** souligne que le frein principal au report modal est le « nœud » ferroviaire lyonnais. La suppression de ce goulet d'étranglement nécessite une réelle volonté politique. L'opposition des habitants de l'Est lyonnais au contournement est due selon lui à l'amalgame entre contournement autoroutier et contournement ferroviaire.

**Jean-Didier Blanchet (Ministère des transports)** confirme que le contournement ferroviaire de Lyon est impératif pour la réussite du report modal. Il rappelle que dans le dossier-support, ce projet prévu au CIADT de 2003 est considéré comme réalisé en 2020.

**Olivier Longeon, Conseiller municipal de Saint-Etienne**, résume le besoin de l'agglomération stéphanoise en demandant des liaisons ferroviaires fiables doublées d'un service de billets efficace, la qualité du service ne devant pas se limiter pas aux trajets vers Lyon ou Paris.

**Anne de Beaumont, Conseillère municipale de Firminy**, prend pour exemple l'impossibilité d'emporter son vélo dans un TGV, ce qui rend nécessaire l'usage de la voiture. Elle rappelle les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique, dont les effets sont beaucoup plus mortels que les accidents de la route.

## **Acceptabilité des mesures et groupes de mesures présentées par l'Etat.**

**Jean-Didier Blanchet** présente les mesures soumises au débat par l'Etat, classées en 3 grandes orientations.

5 constats président à l'élaboration de ces mesures :

- la congestion des transports ;
- les préoccupations liées à la sécurité routière ;
- la croissance annoncée de la mobilité ;
- le réchauffement climatique ;
- l'épuisement à terme des réserves pétrolières.

Il présente les 3 orientations (mobilité soutenable, report modal, optimisation et/ou création d'infrastructures routières).

### **Enjeux locaux liés à la problématique des transports**

**Olivier Frérot, Directeur départemental de l'Équipement**, présente une carte montrant l'enchevêtrement des périmètres, qui rend difficile la coordination entre agglomérations, SCOT et autres autorités organisatrices de transports.

Il constate l'interpénétration des zones d'influence de Saint-Étienne et Lyon. Les échanges entre les deux agglomérations sont nombreux, ce qui implique un raccordement de bonne qualité de Saint-Étienne à la vallée du Rhône afin de mieux desservir les zones d'activités stéphanoises.

Le sud du département connaît un fort étalement urbain alors que la population de Saint-Etienne et des anciennes vallées industrielles a diminué. L'objectif des politiques publiques est d'inverser cette tendance.

Les industries les plus polluantes ayant disparu, ce sont les transports qui sont les principaux responsables de la pollution atmosphérique. Celle-ci n'est toutefois pas excessivement problématique, les dépassements de seuils étant peu fréquents. Le bruit est plus préoccupant, de nombreux habitants étant riverains des autoroutes.

Le patrimoine est d'une valeur certaine, qu'il soit naturel (territoires peu fractionnés) ou industriel.

Enfin, les risques principaux concernent les inondations. Il ne reste plus qu'une usine classée Seveso, mais le transport des matières dangereuses reste porteur de risques.

Le directeur de l'équipement fait ensuite part des grands projets de transports intéressant la région (COL, contournement Est de Saint-Etienne, A45), sans oublier toutefois les nécessités d'optimiser le réseau existant. Il existe ainsi une nécessité d'« *apaiser* » les voies rapides urbaines autour de Saint-Etienne, en tenant compte à la fois du fort trafic, de la desserte de la ville et des attentes des riverains.

En matière ferroviaire, de nombreux progrès sont à signaler. La fréquentation du train connaît une forte progression, notamment entre Saint-Etienne et Firminy ou entre Saint-Etienne et Lyon. Des projets sont en cours afin de renforcer encore la part modale du fer, tels que la dérivation de Givors ou la suppression du nœud lyonnais. La desserte de la vallée du Giers et de la plaine du Forez à partir de Saint-Etienne sont aussi à l'étude.

## Echanges avec le public

**Maurice Fisch (Sauvegarde des coteaux du Lyonnais)** regrette que l'avant-projet sommaire de l'A45 ait été validé par le ministère des Transports, alors que l'enquête publique relative à la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise avait conclu à la nécessité, avant toute validation de nouveaux projets routiers, de laisser au rail la possibilité de faire ses preuves.

Il considère l'A45 comme une solution de facilité, sans oublier que le coût de cette infrastructure difficilement concessible sera supporté par les contribuables. En outre, un tel projet serait contraire au PDU de Lyon qui exclut les pénétrantes routières, d'autant que l'A45 aboutirait dans une zone Seveso.

Surtout, les spécialistes de l'économie des transports affirment qu'une liaison autoroutière entre deux agglomérations profite toujours à la ville la plus puissante au détriment de la plus faible.

**Vincent Amiot, Directeur régional de l'Equipement**, explique que les projets d'infrastructures et les documents d'urbanisme sont indépendants les uns des autres. Du point de vue de la circulation routière lyonnaise et de la traversée de zones Seveso, l'A45 apporterait plutôt une amélioration par rapport à la situation actuelle.

## Propositions des acteurs du territoire

**Michel Thiollière, Président de Saint-Etienne Métropole**, précise que l'agglomération stéphanoise élabore un SCOT concernant 500000 habitants et participe avec les 9 autres SCOT de l'aire lyonnaise à des réunions inter-SCOT.

Il regrette l'obligation qu'ont les stéphanois de rallier Lyon pour rejoindre les réseaux grandes lignes, ainsi que l'absence de liaison directe avec l'aéroport de Saint-Exupéry.

Il milite, dans un souci d'aménagement du territoire, pour un itinéraire Lyon-Saint-Etienne-Toulouse alternatif au sillon rhodanien, ce qui implique la réalisation du COL, du contournement ouest de Saint-Etienne, de l'A45 et la mise à 2x2 voies de la RN88. En effet, il est urgent que les transports en France ne se résument plus à trois axes Nord-Sud, mais offrent bien un maillage fin du territoire.

Le ferroviaire ne doit cependant pas être oublié, son développement devant être favorisé pour offrir une alternative intéressante – bien que non exclusive – à la route.

**Jean-Louis Robinet (CCI Saint-Etienne)** souligne le besoin de fluidité du trafic entre Saint-Etienne et Lyon. Se disant favorable au fret ferroviaire, il rappelle néanmoins qu'en l'état actuel de la technique ce mode n'est pas intéressant pour les courtes distances.

La croissance de la circulation entre les deux villes est un signe bénéfique de l'activité économique stéphanoise. L'A45 semble être le seul remède à l'obsolescence prévisible de l'A47. D'autre part, le désenclavement de l'agglomération préside à la volonté de transformer la RN88 en route à 2x2 voies.

Il affirme que, conçues aujourd'hui dans le respect du paysage et des riverains, les autoroutes sont tout à fait conformes aux principes du développement durable.

**Jean Munster, PDG des Transports Munster et président de la FNTR**, déclare que l'utilisation du camion est excessive, et rend indispensable une réflexion des transporteurs routiers sur ce sujet.

En effet, la pratique des flux tendus a supprimé les stocks et reporté l'intégralité des réserves de produits dans les camions. Aujourd'hui, il devient important de mieux associer les différents modes de transports, et de mieux faire appliquer la réglementation du transport routier en Europe afin de mettre un terme au « dumping social » actuel.

Il souhaite l'application de la directive Eurovignette, mais à condition que celle-ci soit équitable et harmonieuse : il reproche à la Suisse de se servir de ces outils pour reporter le trafic dans d'autres pays.

**François Catalano (Sauvegarde des coteaux du Jarez)** considère que la construction ou l'élargissement d'autoroutes sont contraires à l'intérêt général à long terme. Les bilans énergétiques et environnementaux comparés des différents modes de transports incitent au contraire à privilégier les modes autres que la route. Une redevance poids lourds offrirait le moyen de financer ces projets alternatifs.

**Gérard Leras** explique que l'autoroute ferroviaire Aiton-Orbassano donne déjà satisfaction aux transporteurs, et que cette expérience mérite donc d'être étendue et intensifiée.

Il précise également que les mesures financières, à l'exemple de la RPLP suisse, entraînent un report modal significatif.

**Dominique Auverlot (Direction générale des Routes)** pense que la réduction du nombre de poids lourds constatée en Suisse est essentiellement due au passage du poids autorisé de 18 à 40 tonnes. Il conteste l'idée d'un report massif vers le ferroviaire.

D'autre part, il demande comment peut être améliorée la coopération inter-SCOT dans le domaine des transports.

**Michel Thiollière** souhaite que le contournement ferroviaire sud-est de Lyon soit connecté au niveau de Chasse-sur-Rhône, seul moyen de relier efficacement l'agglomération stéphanoise au réseau européen.

Quant à la coopération entre les SCOT, il regrette que les engagements pris dans l'intérêt général laissent la place à des décisions individualistes de la part des territoires les plus riches.

Il appelle enfin à la création d'un axe ferroviaire transversal Grenoble-Lyon.

**Sébastien Fournier (RFF)** rappelle que la partie nord du contournement ferroviaire de Lyon et le raccordement de Saint-Fons seront la solution pour le transit Saint-Etienne-Saint-Exupéry ainsi que pour les liaisons Saint-Etienne-Grenoble.

**Jean Munster** juge catastrophique le désengagement de la SNCF dans le domaine du fret, dont résulte la part excessive du transport routier. Il souligne que, sauf à payer elles-mêmes leur raccordement, nombre d'industries sont déconnectées du réseau ferroviaire.

**Olivier Longeon** rappelle que la pollution à l'ozone est très forte en Rhône-Alpes, et ressentie jusque dans les lieux les plus reculés.

**Hubert Pouquet, Vice-président du Conseil général de la Loire**, déclare que le département partage la position des élus de la CCI, de la Chambre des métiers et de Saint-Etienne Métropole.

**Jean-Didier Blanchet** convient que la route « a tué le fret ferroviaire » mais insiste sur

l'impossibilité d'une desserte ferroviaire fine pour les industries, alors que la seule chance de rentabilité du fret ferroviaire réside au contraire dans la massification.